Preußische Gesetzsammlung

Nr. 16.

(Nr. 11 127.) Eisenbahnanleihegesetz. Vom 30. Juni 1911.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.,

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, behufs Erweiterung, Vervollständigung und besserer Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowie behufs Beteiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen die folgenden Beträge zu verwenden:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zu der dadurch bedingten Vergrößerung des Fuhrparks, und zwar:

a) zum Baue von Haupteisenbahnen:

1.	von Witten West nach einem geeigneten Punkte der Bahnstrecke Schwelm–Barmen-Rittershausen, weitere Kosten	22 695 000 Mark,
2.	von Mörs nach Geldern, weitere Kosten	16 300 000 »
3.	von Wiesenburg nach Roßlau	8 900 000 »
4.	von Nienburg a. Weser nach Minden i. Westf. mit Abzweigung nach Stadthagen, Grunderwerb	3 960 000 »

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

1.	von Bartenstein nach Heilsberg	4 305 000 »
2.	von Mogilno nach Orchheim	2 600 000 »
3.	von Mikultschütz nach Tarnowitz	3 429 000 »
4.	von Flatow nach Deutsch Krone mit Abzweigung nach Jastrow	6 720 000 »
5.	von Torgau nach Belgern	1 970 000 »
	zu übertragen	70 879 000 Mark

Ausgegeben zu Berlin den 5. Juli 1911

Übertrag .... 70 879 000 Mark,
6. von Mansfeld nach Wippra .... 3 600 000 »
7. von Ülzen nach Dannenberg .... 5 635 000 »
8. von (Walburg) Velmeden nach Eichenberg ..... 8 307 000 »
9. von Meinerzhagen nach Olpe .... 7 740 000 »
10. von Polch nach Münstermaifeld .... 2 192 000 »

c) zur Beschaffung von Fahrzeugen ... 8 185 000 »

zusammen .... 106 538 000 Mark;

II. zur Herstellung des zweiten, dritten oder dritten und vierten Gleises auf den Strecken:

1. Bismarckhütte–Chorzow .... 940 000 Mark,
2. Hohensalza–Bromberg ..... 2 550 000 »
3. Stolp i. Pomm.–Stresow .. 1 800 000 »
4. Altdamm–Gollnow .... 1 150 000 »
5. Fröttstädt–Waltershausen ... 192 000 »
6. Hameln–Pyrmont .... 2 266 000 »
7. Bebra–Hönebach .... 1 090 000 »
8. Sterbfritz–Jossa .... 766 000 »
9. Friedrichsdorf i. Taunus–Friedberg (Hessen) .... 3 078 000 »
10. Niedernhausen–Eschhofen .... 3 500 000 »
11. Osterfeld Süd–Hamm i. Westf. 3 090 000 »
12. Hagen i. Westf.–Hengstei ... 1 560 000 »
13. Hagen i. Westf.–Herdecke-Vorhalle .... 950 000 »
14. Cöln-Ehrenfeld – Grevenbroich 4 390 000 »
15. Kleve – Landesgrenze (Nymwegen) .... 1 088 000 »

zusammen .... 28 410 000 » ;

III. zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für den Ausbau der Nebenbahn Posen–Schneidemühl zur Hauptbahn .... 3 500 000 Mark,
2. für den Bau einer rechtsrheinischen Eisenbahnverbindung zwischen Mülheim a. Rhein und Kalk Süd bei Cöln an Stelle der aufzugebenden Schiffbrückenlinie .... 4 550 000 »

zu übertragen .... 8 050 000 Mark 134 948 000 Mark

Übertrag	8 050 000 Mark	134 948 000 Mark
3. zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:		
a) der Eisenbahn von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau	1 052 000 »	
b) der Eisenbahn von Topper nach Meseritz	362 000 »	
c) der Eisenbahn von (Wengerohr) Wittlich nach Daun	510 000 »	
d) der Eisenbahn von (Öls) Groß Graben nach Ostrowo	334 000 »	
e) der Eisenbahn von Ottmachau nach Prieborn .	259 000 »	
f) der Eisenbahn von Nienburg a. Weser nach Rahden	350 000 »	
g) der Eisenbahn von Westerburg nach Montabaur. .	400 000 »	
h) des zweiten Gleises auf der Strecke Dittersbach--Neurode	940 000 »	
i) des Ausbaues der Nebenbahnen Striegau – Merzdorf und Jauer – Rohnstock zu Hauptbahnen unter gleichzeitiger Herstellung einer Verbindung zwischen Merzdorf und Landeshut i. Schles.	841 000 »	
zusammen		13 098 000 » ;

IV. zur Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Strecken:

1. Magdeburg – Bitterfeld – Leipzig–Halle a. S., weitere Kosten	17 430 000 Mark,	
2. Lauban – Dittersbach – Königszelt mit den Zweigstrecken Hirschberg i. Schles. – Grünthal, Hirschberg i. Schles.–Schmiedeberg i. Schles. – Landeshut		
zu übertragen	17 430 000 Mark	148 046 000 Mark

Übertrag	17 430 000 Mark	148 046 000 Mark
i. Schles., Ruhbank-Liebau i. Schles. und Nieder Salzbrunn-Halbstadt	9 900 000 »	
zusammen		27 330 000 » ;
V. zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen		82 000 000 » ;
VI. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen		6 000 000 » ;
insgesamt		263 376 000 Mark.

Über die Verwendung des Fonds zu VI wird dem Landtag alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der unter I b aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesamte zum Baue der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfang, in welchem er nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentume, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für seine Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für die unter 9 benannte Eisenbahn von Meinerzhagen nach Olpe soll staatsseitig ein Zuschuß von 40 000 Mark gewährt werden.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Abs. 1 und 2) ist Abstand zu nehmen, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1 (Bartenstein-Heilsberg) von	642 000 Mark,
» » 2 (Mogilno-Orchheim) von	414 000 »
» » 3 (Mikultschütz-Tarnowitz) von ...	646 000 »
» » 4 (Flatow-Deutsch Krone mit Abzweigung nach Jastrow) von..	958 000 »

bei Nr. 5 (Torgau-Belgern) von .... 110 000 Mark,
» » 6 (Mansfeld-Wippra) von ..... 270 000 »
» » 7 (Ülzen-Dannenberg) von ...... 1 117 000 »
» » 8 ([Walburg] Velmeden-Eichenberg) von .... 484 000 »
» » 9 (Meinerzhagen-Olpe) von ...... 598 000 »
» » 10 (Polch-Münstermaifeld) von .... 550 000 ».

Bei Bemessung der Pauschsumme zu Nr. 9 (Meinerzhagen-Olpe) ist der unter A Abs. 3 genannte Staatszuschuß bereits berücksichtigt.

Für den Fall, daß als Beteiligte im Sinne des vorhergehenden Absatzes (4) ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Abs. 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirkes erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen in Abs. 1 und 2 unentgeltlich bereit zu stellen oder aber nach Maßgabe des Abs. 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, von den daran beteiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Eisenbahnen zu gestatten.

§ 2.

Die Staatsregierung wird ferner ermächtigt, die durch das Gesetz vom 28. Juli 1909 (Gesetzsamml. S. 643) im § 1 unter I a Nr. 1 zum Bau einer Haupteisenbahn von Michendorf nach Rehfelde bewilligten Mittel zum Bau einer Haupteisenbahn von Michendorf nach Biesdorf zu verwenden.

§ 3.

Zu den Kosten des im § 1 unter I a Nr. 1 vorgesehenen Bahnbaues von Witten West nach einem geeigneten Punkte der Bahnstrecke Schwelm-Barmen-Rittershausen ist von Beteiligten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Barzuschuß von 300 000 Mark zu leisten.

§ 4.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der Mittel für die im § 1 unter Nr. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen im

Betrage von .... 106 538 000 Mark
den Barzuschuß der Beteiligten gemäß § 3 im Betrage von 300 000 »
zu verwenden.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1

Nr. 1 von .... 106 238 000 Mark
sowie zur Deckung der Mittel für die im § 1 unter II bis VI vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen usw. im Betrage von 156 838 000 Mark sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen. Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden.

Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wird von den Beteiligten von der ihnen im § 1 unter A Abs. 4 und 5 eingeräumten Befugnis, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1 Nr. Ib für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesamtsumme des § 1 um die im § 1 unter A Abs. 4 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge oder um die nach Abs. 5 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Teilbeträge dergestalt, daß die von den Beteiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen oder Teilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 5.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 4), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen, (Gesetzsamml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, (Gesetzsamml. S. 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903, betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung, (Gesetzsamml. S. 155) zur Anwendung.

§ 6.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I bis IV bezeichneten Eisenbahnen und Eisenbahnteile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandteile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen und Eisenbahnteile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen entbehrlich sind.

§ 7.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Kiel, an Bord M. Y. „Hohenzollern", den 30. Juni 1911.

(L. S.) Wilhelm.

v. Bethmann Hollweg. Delbrück. Beseler. v. Breitenbach.
Sydow. v. Trott zu Solz. v. Heeringen. Frhr. v. Schorlemer.
v. Dallwitz. Lentze.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die **Haupt-Sachregister** (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) sind an die **Postanstalten** zu richten.

